ROK XIV. LUTY 1933. Nr. 2.

ORLI LOT

MIESIĘCZNIK KRAJOZNAWCZY

ORGAN KÓŁ KRAJOZNAWCZYCH MŁODZIEŻY
POLSKIEGO TOWARZYSTWA KRAJOZNAWCZEGO

TREŚĆ:

Adres Komisji K. K. M. S., Kraków, **Oleandry 4.**

Cena tego zeszytu 50 gr.

Cena tego zeszytu 50 gr.

ROK XIV. LUTY 1933. Nr. 2.

ORLI LOT

MIESIĘCZNIK KRAJOZNAWCZY
ORGAN KÓŁ KRAJOZNAWCZYCH MŁODZIEŻY
POLSKIEGO TOWARZYSTWA KRAJOZNAWCZEGO



Ze zbiorów Koła Gimn. w Bochni.

P. Prezydent Rzeczypospolitej Ignacy Mościcki przyjmuje hołd młodzieży krajoznawczej na dziedzińcu Zamku, poza Nim na prawo obok oficera P. Marszałek senatu Władysław Raczkiewicz Prezes Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego.

KRYSTYNA STAFIEJÓWNA, (Kraków, Gimn. VII.).

Życie i czyny Prezydenta Rzeczypospolitej Ignacego Mościckiego.

Stanowisko obecnego Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Ignacego Mościckiego jest znane i poważane nietylko w Polsce lecz w całym świecie kulturalnym. Przyczyną tego szacunku jest jego działalność polityczna, a także na polu naukowo-technicznem. Przyjrzyjmy się bliżej tej postaci pełnej najszlachetniejszych porywów i wielkiej wiedzy stosowanej ku odrodzeniu i pożytkowi naszej ojczyzny.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Ignacy Mościcki urodził się w Mierzanowie w Płockiem 1 grudnia 1867 r. Początkowe nauki pobierał w Płocku, gimnazjum skończył w Warszawie, poczem udał się na politechnikę do Rygi. Jednak ze względów politycznych był zmuszony opuścić Rygę, aby schronić się do Londynu. Tutaj pracował ciężko na utrzymanie, pokonywując jednak wszystkie przeciwności jakie piętrzyło przed nim życie, zdobywając jednocześnie wiedzę w Technical College Finsbury i Patent Library.

W 1897 r. przenosi się Ignacy Mościcki do wolnej Szwajcarji, aby oddać się na Uniwersytecie fryburskim spokojniejszej pracy naukowej i aby stanąć w szeregu takich mężów jak Biskelend, Eyde i Schöhen, którzy pracowali nad zdobyciem azotu z powietrza.

Dzięki poparciu prof. Józefa Wierusz-Kowalskiego pracuje on na polu elektrochemji, zostawszy jednocześnie asystentem przy katedrze fizyki.

Po długich i uciążliwych badaniach i doświadczeniach laboratoryjnych, oraz przez obmyślenie konstrukcji i nowych pieców elektrycznych, o wirującym płomieniu pod wpływem pola magnetycznego, nowych urządzeń absorbcyjnych i nowej metody koncentracji kwasu azotowego, powiodło się naszemu uczonemu wydzielić azot z powietrza nietylko w sposób wykończony pod względem technicznym, ale również najtańszy, w sposób do którego zawsze dąży technika, jako do ideału.

Zadanie nie było łatwe — urządzenia prowadzące do rozwiązania kryły w sobie szereg zjawisk nieznanych i niewypraktykowanych. Tak naprzykład, wynalazca nasz musiał mieć do czynienia z takim czynnikiem jak wysokie napięcie elektryczne, jeszcze przez wiedzę i praktykę techniczną nieopanowane, a grożące w każdej chwili utratą życia. Wreszcie z pod jego ręki wychodzi kondenzator trwały dla wysokich napięć, roznosząc jego imię po całym świecie elektrotechnicznym. Kondenzator znalazł odrazu niemal powszechne zastosowanie, a jakie ma zastosowanie dla rozwoju ludzkości, dla jego siły twórczej i kultury, to wystarczy wspomnieć, że w konsekwencji praktyczne opanowanie wysokich napięć prowadzi do łatwego używania energji elektrycznej pod każdą strzechą, do tych szczytnych problemów kultury elektrotechnicznej, którą nazywamy elektryfikacją kraju.

Rozglądając się w dalszych pracach Ign. Mościckiego nie wiadomo co podziwiać więcej, czy zręczność przenoszenia czysto naukowych zdobyczy na pole realnego stosowania dla dobra ludzkości, czy też odwrotnie,

trafność wyświetlania praktycznych zwykłych zdarzeń i przebiegów metodą i teorją czysto naukową.

W tych właśnie czasach powstaje w Chipis słynna fabryka kwasu azotowego, oraz specjalna fabryka kondenzatorów we Fryburgu. W roku 1913 Ignacy Mościcki zostaje powołany przez Politechnikę lwowską do objęcia katedry elektrochemji i chemji fizycznej. W trzy lata potem prof. Ignacy Mościcki organizuje nową instytucję „Metan“, która swoją działalnością naukową i twórczą położyła wielkie zasługi.

Kiedy jednak „Metan“ został rozwiązany, majątek tej szlachetnej i patrjotycznej spółki wraz z patentami został przekazany Chemicznemu Instytutowi Badawczemu, instytucji która swe dochody ma przeznaczać na dalsze badania w zakresie chemji przemysłowej. W 1917 roku prof. Ignacy Mościcki rozpoczął budowę fabryki azotanu i amonu dla rolnictwa.

Całą energję wytrwałość i poświęcenie naszego wielkiego uczonego widzimy szczególnie w pracach jego w Państwowych Zakładach Związków Azotowych w Chorzowie, gdy jako delegat Rządu polskiego objął je w swój zarząd w 1922 r. Wywołało to szereg protestów dotychczasowych właścicieli Niemców. Rozpoczął się bojkot fabryk. Wszystkie naczelne stanowiska obsadzone przez inżynierów niemieckich zostały przez nich na znak protestu opuszczone, a rysunki urządzeń fabrycznych zdekompletowano i ukryto. Wstrzymano dostawę surowca dla fabryki z niemieckiej części Górnego Sląska, Fabryki niemieckie dostarczające zakładom chorzowskim urządzeń maszynowych odmówiły Rządowi polskiemu nadesłania nowych rysunków.

W tych warunkach przystąpił prof. Ign. Mościcki do uruchomienia fabryki. W ciągu dwóch tygodni zorganizowano nowy zastęp inżynierów Polaków, zapewniono dostawę surowca głównie wapna z Małopolski, oraz uzupełniono brak sił administracyjnych i oto obecnie fabryka jest w pełnym ruchu i zaopatruje nasze rolnictwo w nawóz sztuczny.

W uznaniu zasług ówczesny Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej St. Wojciechowski odznaczył prof. Mościckiego 2 maja 1924 r. krzyżem zasługi, a Senat Politechniki lwowskiej i warszawskiej doktorem honorowym.

Wreszcie nadchodzi rok 1928, który wyrywa Ignacego Mościckiego z cichej pracy laboratoryjnej i zmusza do zajęcia naczelnego stanowiska politycznego w Polsce. Kiedy premier Bartel zawiadomił Marszałka Piłsudskiego o wyborze Go na stanowisko Prezydenta Rzeczypospolitej, a ten nie przyjął wyboru, w rozmowie padło nazwisko prof. Mościckiego. „Jemu — rzekł wówczas Marszałek — najchętniej udzielę pomocy i rady, jemu zaufam i z nim będę współpracował“. O Jego kandydaturze na stanowisko prezydenta zadecydowały głównie Jego zalety umysłu i charakteru, ale nie bez znaczenia głębszego był fakt, że Ignacy Mościcki jest technikiem. Sam Marszałek Piłsudski wyraźnie to zaznaczył mówiąc. „Gdy zdecydowany nie przyjąć urzędu Prezydenta Rzeczp„ pomyślałem o innych kandydatach, dobierałem sobie w myśli ludzi o wyżnej kulturze i gdym się wahał, między dobranymi w myśli ludźmi, przeważał we mnie zawsze moment techniczny nad momentem humanistycznym, który mógł także wchodzić w rachabę“.

Od chwili wyboru na Przezydenta tj. od 6 lat główną troską Pana Prezydenta Ign. Mościckiego są sprawy Rzeczypospolitej i prace nad jej

ulepszeniem i poprawą. Trudne te prace wykonywa wespół z ludźmi, dla których zagadnienia naprawy Rzeczypospolitej stanowią również najważniejsze zadanie życia.

Ze specjalną pieczołowitością zajmuje się Pan Prezydent sprawami gospodarczemi, a szczególnie rozwojem rolnictwa, widząc w niem przyszłość Polski. Ze sprawami rolnictwa zetknął się P. Prezydent bardzo blisko na stanowisku naczelnego kierownika Państw. Fabryki Zw. Azot. w Chorzowie, a uznając ich specjalną wartość dla Państwa Polskiego utrzymuje P. Prezydent serdeczny kontakt z pracą społecznych organizacji rolniczych, kółek rolniczych, oraz najnowszych kół rolnictwa. Oznaką tej szczególnej opieki nad rolnictwem jest wybudowanie z jego inicjatywy drugiej Fabryki Zw. Azotowych, olbrzymiej, na miarę europejską zakrojonej w Mościcach pod Tarnowem. Pan Prezydent mimo nawału pracy politycznej nie przestał zajmować się sprawami nauki.

Ze swoim Chemicznym Instytutem Badawczym, obejmującym bardzo szeroki zakres problemów dotyczących najważnieiszych zagadnień państwowego życia gospodarczego, zwłaszcza związanych z bezpieczeństwem państwowości P. Prezydent współpracuje w dalszym ciągu i gdy tylko czas mu zezwala udaje się do swego instytutu na Żoliborzu.

Pan Prezydent nie uchyla się od żadnego obowiązku jest stanowczy i konsekwenty, a rozpoczętą pracę wypełnia do końca. Tak nauczył się pojmować rzeczy w twardej szkole swego życia, jak niemniej w ogniu niebezpiecznej walki rewolucyjnej z caratem.

To też całe życie P. Prezydenta, a szczególnie dzisiejszy jego okres jest wspaniałym i naśladowania godnym przykładem dla każdego obywatela, jak należy pojmować i wypełniać obowiązki względem społeczeństwa i Ojczyzny.

MARJAN RUBASZEWSKI (Bydgoszcz, P. Gimn. Human.).

Bydgoszcz dzisiejsza.

W roku 1920 po przyłączeniu przedmieść stała się Bydgoszcz pod względem przestrzeni (71 km^2) jednem z pierwszych miast Polski.

Ludność od chwili przejęcia przez władze polskie wzrosła znacznie. Dnia 20 stycznia 1920 r. Bydgoszcz liczyła około 89.000, 1 czerwca 1929 r. — 117.348, a obecnie około 118.000 mieszkańców, w tem około 91% Polaków, 8% Niemców i 1% innych narodowości.

Liczne hurtownie, czy to konfekcyjne, czy spożywcze przyczyniły się w wielkiej mierze do rozwoju handlu bydgoskiego. Zarówno jak i handel rozwinął się przemysł drzewny, jak i metalurgiczny, z pośród którego należy wymienić fabrykę sygnałów kolejowych Fiebrandt i Ska, Warsztaty Kolejowe i fabrykę pilników Grakony. Mamy tu najpoważniejsze w Polsce przedsiębiorstwo transportowe, do którego należy „Lloyd Bydgoski". Z czasów przedwojennych pozostały: fabryka karbidu p. f. „Karbid Wielkopolski", „Młyny Państw.", „Kabel Polski", „Kauczuk" i „Papiernia Wielkopolska".

Prasa bydgoska w Bydgoszczy dopiero zapoczątkowana w latach wieku XIX. dzisiaj już liczy kilka drukarń, jak: Drukarnia Polska, wy-

dająca „Gazetę Bydgoską“, Drukarnia Bydgoska, wydająca „Dziennik Bydgoski“, „Dzień Bydgoski“ oraz dwie drukarnie niemieckie: „Deutsche Rundschau“ i „Volkszeitung“.

Bydgoszcz posiada cały szereg władz i urzędów państwowych, a mianowicie: Policję Państwową, Dyrekcję Poczt i Telegrafów dla całego Pomorza, parę oddziałów Gdańskiej i Radomskiej Dyrekcji Kolejowej, dwa Inspektoraty Szkolne, Inspekcję Dróg Wodnych i wiele innych.

Załoga wojskowa z generałem Thommem na czele, składa się z trzech dywizyj pieszych (15 dywizji, 61 i 62 pułku piechoty), 16 pułku ułanów,



Pomnik H. Sienkiewicza w Bydgoszczy.

15 pułku artylerji polnej, 11 dyonu artylerji konnej, 8 dywizji samochodowej, plutonu żandarmerji, lotniska i wielkich składnic wojskowych. Od 1 czerwca 1929 r. uruchomiono komunikację lotniczą „Lot“.

Poza komunikacją lotniczą, posiada Bydgoszcz różnorodne, we wszystkich kierunkach rozgałęzienia kolejowe, kolejkę powiatową i trzy linje tramwajowe.

Specjalny rodzaj komunikacji stanowi piękna droga wodna. Podróż Brdą ku Wiśle, zapoznaje nas z głęboko wyżłobioną doliną północnego koryta Prawisły i licznemi tartakami. Przy ujściu Brdy mamy wspaniały port drzewny, gdzie odbywają się regaty wioślarskie. Podróż Kanałem Bydgoskim pozwala nam zapoznać się bliżej z imponującemi urządzeniami śluzowemi, a po obu stronach mamy wyniosłe brzegi pradoliny, tu i ówdzie poprzecinane erozyjnemi wąwozami. Wyprawa Kanałem Noteckim i górną Notecią, pozwala nam podziwiać inne uroki na prasta-

rem Gople, nad którego północną krawędzią leży Kruszwica, gród Piastowy, kolebka Polski. Wreszcie jadąc nurtem Brdy od Koronowa przez Sumkałę i Opławiec do Bydgoszczy, przypominamy sobie podróż Dunajcem przez Pieniny.

Bydgoszcz pod opieką państwowych władz szkolnych posiada 23 szkoły powszechne, 7 średnich, 10 zawodowych, 2 szkoły wydziałowe, Szkołę Pilotów, Wojskową i Cywilną Szkołę Mechaników Lotniczych, Szkołę Oficerską dla podoficerów i nieco odrębną instytucję naukową, którą jest Państw. Instytut Gospodarstwa Wiejskiego.

Bibljoteka Miejska i Bibljoteka Ludowa posiadają zbiór dzieł powieściowych, naukowych oraz własną introligatornię. Muzeum Miejskie ma różne wykopaliska przedhistoryczne, obrazy i dużo innych zabytków. W obszernym gmachu przy Placu Teatralnym mieści się Teatr Miejski. Urządzenia sceny i dekoratorni są dzisiaj już zupełnie wystarczające do wystawienia solidnego przedstawienia. Oprócz Teatru Miejskiego istnieje tutaj Teatr Niemiecki i sześć kin.

W dziedzinie sportu Bydgoszcz zajmuje zaszczytne miejsce. Zarówno jej drużyny lekkoatletyczne, kolarskie czy piłkarskie, a przedewszystkiem wioślarskie (5 polskich i 2 niemieckie), znane są ze swych sukcesów w kraju, a nawet zagranicą. Mamy tutaj wielki stadjon i cały szereg innych boisk sportowych. Na Szwederowie wybudowano łaźnię, która w wielkiej mierze przyczynia się do zdrowia. Służbę zdrowia, oprócz dwóch Kas Chorych sprawuje Urząd Zdrowotności Publicznej, mający nadzór przedewszystkiem nad szpitalnictwem.

Straż pożarna zapewnia miastu i jego mieszkańcom całkowite bezpieczeństwo, ponieważ rozporządza wozami samochodowemi z nowoczesnemi sikawkami i automatycznemi drabinami. Tabor miejski zaopatrzono w automatyczne tryskawki samochodowe.

Mieszkańcy Bydgoszczy czerpią wodę z leżących na północ od miasta studzienek artezyjskich. Wodę rozpędza na miasto stacja pomp, które w godzinach nocnych, gdy zużycie jej jest mniejsze, napełnia zbiornik zapasowy na Wzgórzu Dąbrowskiego.

W Rzeźni Miejskiej w ostatnich latach zainstalowano nowe maszyny, nowoczene chłodnie, rozszerzono hale do uboju bydła, zwiększono i zreformowano laboratorja tak, że dzisiaj bydgoska Rzeźnia Miejska uchodzi za jedno z najlepiej postawionych tego rodzaju przedsiębiorstw w Polsce.

Gazownia i dwie elektrownie są jednem z najcenniejszych ośrodków światła i siły Bydgoszczy.

W parkach, które są najpiękniejszemi ozdobami miasta, znajdują się pięknie rzeźbione pomniki. Z czasów niemieckich pozostały dwa o dużej wartości artystycznej, dzieła prof. berlińskiego Lepkego: posąg „Łuczniczki“ na Placu Teatralnym i potężny wodotrysk „Potop“ w parku Jana Kazimierza. Drugi wodotrysk, a raczej studnię mamy na Starym Rynku im. Marsz. Piłsudskiego. Z czasów polskich mamy dzieło profesora Konstantego Laszczki, pomnik H. Sienkiewicza, na skraju pięknego parku Kochanowskiego.

W Bydgoszczy znajdujemy dziewięć kościołów: Farę, kościół Bernardynów, obecnie garnizonowy, Klaryski, Jezuicki, Serca Jezusowego, Św. Trójcy, kościół na Czyżkówku, Szwederowie, kościół Św. Wincen-

tego à Paulo, rozmiarami swemi przewyższający wszystkie inne. Prócz tych kościołów istnieje jeszcze kilka kapliczek.

Pozatem dookoła Bydgoszczy znajdują się miejscowości klimatyczne, kuracyjne i inne o pięknych krajobrazach jak np.: Koronowo, Byszewa, Brzoza, Smukała, Fordon, Solec, Brdyujście, Ostromecko i podobne.

Jak widzimy, Bydgoszcz we wszystkich działach swego życia rozrasta się, staje się jednym z najpoważniejszych ośrodków Polski pod względem gospodarczym i kulturalnym.

SMOLAREK (Bydgoszcz, P. Sem. Naucz. M.).

Bydgoszcz jako ważny ośrodek komunikacyjny.

Komunikacja jest niezmiernie ważnym czynnikiem rozwoju całej kultury kraju, a w szczególności przemysłu, a tem samem i miasta. Bydgoszcz jest jednym z ważniejszych ośrodków komunikacyjnych. Komunikacja Bydgoszczy jest różnorodna. A więc spotykamy się z rzeczną, kolejową, autobusową i lotniczą. Drogi wodne prowadzą z Bydgoszczy we wszystkich kierunkach. Od północy spływająca z borów tucholskich Brda, bogata w malownicze widoki, jest jakoby minjaturowem przypomnieniem Dunajca w Pieninach. Dla bystrego nurtu służy do spływu tratew. W Bydgoszczy zakręca Brda na wschód i wpada do Wisły, a Wisłą droga otwarta przez Toruń do Warszawy, albo przez Grudziądz, Gdańsk na morze. Na odcinku Bydgoszcz—Wisła płynie Brda w głęboko wyżłobionej dolinie północnego koryta Prawisły, obramionej po obu brzegach wyniosłemi brzegami. Brzegi osiane są na całej tej przestrzeni licznemi zakładami przemysłu drzewnego, młynami, stoczniami, hutami szklanemi, fabrykami takiemi jak „Kabel“, „Kauczuk“. Przy ujściu Brdy do Wisły jest wspaniały port, gdzie corocznie odbywają się regaty o mistrzostwo Polski (raz o mistrzostwo Europy). Samo ujście zakończone jest jazem walcowym i śluzą nowoczesnej budowy. Na zachód od Bydgoszczy prowadzi Kanał Bydgoski o długości 27 km zbudowany w roku 1776. Rozdwaja się on za Bydgoszczą i prowadzi do Gopła i przez Noteć, Wartę do Odry.

Gęściej od sieci wodnej rozgałęziona jest sieć torów kolejowych. Rozgałęzia się ona we wszystkich kierunkach. A więc: Bydgoszcz—Inowrocław—Poznań, Bydgoszcz—Wągrowiec—Poznań, Bydgoszcz—Nakło—Piła, Bydgoszcz—Nakło—Więcbork—Chojnice—Kartuzy, Bydgoszcz—Laskowice—Trzew—Gdańsk—Gdynia—Hel, Bydgoszcz—Laskowice—Czersk, Bydgoszcz—Laskowice—Grudziądz, Bydgoszcz—Fordon--Chełmno, Bydgoszcz—Toruń—Włocławek—Warszawa. Nie dawno została otwarta linja Bydgoszcz—Kościerzyna—Gdynia, jako część toru Śląsk—Gdynia. Ruch na tych torach jest bardzo ożywiony. Szczególnie da on się zauważyć na torze Bydgoszcz—Gdynia, gdzie co chwilę przebiega pociąg towarowy z ładunkiem węgla. Prócz kolei szerokotorowych kursuje w zachodniej i północnej azęści powiatu bydgoskiego wąskotorowa kolej powiatowa.

Ruch autobusowy jest bardzo ożywiony. Szosy naogół doskonale utrzymane, tworzą dookoła miasta dziesięciopromieniową gwiazdę. Po nich kursują około dwadzieścia linij autobusowych. Z autobusów korzysta także Polskie Towarzystwo Krajoznawcze urządzając wycieczki.

Najmłodszym rodzajem komunikacji jest komunikacja lotnicza. Bydgoszcz ma od kilku lat lotnicze połączenie z Poznaniem i Gdańskiem.



Port w Bydgoszczy.

ALA ZABOROWSKA (Bydgoszcz, Gimn. Ż. T. N. S. W.).

Urządzenia śluzowe w Bydgoszczy.

Bydgoszcz jest największem miastem w północno-zachodniej Polsce. Leży ona nad Brdą, która jest jednym z główniejszych dopływów Wisły dzięki skanalizowaniu dolnego biegu. Opiszę tu historję kanału i śluz. Z dawien dawna flisacy spławiali tratwy po Odrze, Warcie i Noteci, jednak brakowało im połączenia z Wisłą i wówczas to pomyślano o zrobieniu przekopu, łączącego powyżej podane rzeki. Plany te już bardzo dawno zostały zrealizowane, są dowody bowiem, że żegluga między Wisłą a Odrą jest bardzo stara. W roku 1827, przy budowie szosy Szubińsko-Bydgoskiej, znaleziono kotwicę, a w czasie prac nad Kanałem koło Lochowa znaleziono kadłub statku. Jednak wysoki dział wodny nie pozwalał łatwo przedostawać się z rzeki do rzeki, konieczne było zbudowanie śluz, umożliwiających komunikację wodną. Na Brdzie istniał od dawna ruch i to dosyć znaczny. W Bydgoszczy zrobiono nawet coś

w rodzaju śluzy, która pomagała statkom przepływać po spiętrzonej wodzie poruszającej Młyny Królewskie, do dziś dnia istniejące. O ruchu na Noteci nie mamy danych pewnych, jedne wersje mówią, że była tak jak i Brda żeglowną, inne natomiast podają, że takie czynniki jak kamieniste dno i skaliste brzegi, utrudniały jej spławność. Zarazem zrodziła się myśl zbudowania Kanału Bydgoskiego. Myśl ta w gruncie rzeczy nie była nową, bo jeśli nawet nie istniał taki kanał, to żywa była legenda o połączeniu wodnem między Bydgoszczą a Nakłem. Ciągle myślano o urzeczywistnieniu tego planu, a nawet podobno niejaki Małachowski rozpoczął kopanie kanału, jednak ze względów dotąd nie



Urządzenia źluzowe w Bydgoszczy.

zbadanych, zaprzestał pracy. Obecnie uczeni domyślają się tylko, jak chciano połączyć Wisłę z Odrą, niewiedzą jednak dokładnie, czy przez Noteć, czy też Wartę. Wreszcie Niemcy, a właściwie Prusacy zbadali ziemie nadnoteckie i przystąpili do budowy kanału. Powstały dwa projekty budowy Kanału Bydgoskiego: jeden w kancelarji królewskiej w Berlinie, drugi był dziełem drogomistrza Javeina, znawcy okolic bydgosko-nakielskich. Po długich naradach ustalono, że najlepiej będzie utworzyć przekop łączący się z Brdą na wschodzie, a z Notecią na zachodzie. Plany te były przesłane wraz z kosztorysem do Berlina do Fryderyka, który miał je zatwierdzić. Całą sprawę przedstawiono w różowych kolorach. Fryderyk zabrał się intenzywnie do pracy. Po przejrzeniu planów, wydał rozkaz uregulowania Noteci. Projektowano całą trasę przesunąć na południe i zrobić 8 śluz, długość kanału miała wynosić 23 km 77 m. Koszta były wielkie, chciano bowiem zrobić pod-

wójne śluzy o dwóch komorach, gdyż wymagał tego spadek wody. Przygotowano materjał i wykupywano ziemię pod kanał. Gromadzono drzewo, żelazo, narzędzia i inne potrzebne materjały do budowy śluz. Kiedy cesarz Fryderyk w czasie swojego pobytu w Bydgoszczy oglądając Brdę, zauważył tratwy płynące z Borów Tucholskich na Wisłę, skonfiskował drzewo tytułem potrzeby materjału do budowy kanału. Przygotowania były wielkie, to też nic dziwnego, że wywołało to rozgłos we wszystkich państwach europejskich. Ogólnie obawiano się żeby kanał nie robił konkurencji Gdańskowi, ale w niektórych gazetach pojawiły się uspakajające artykuły mówiące o tem, że kanał będzie tak małych rozmiarów, że duże statki nie będą mogły poruszać się w niem i tem samem niema mowy o zmniejszeniu znaczenia Gdańska. We wrześniu 1772 roku Prusacy zajęli obszar nadnotecki i rozpoczęli budowę kanału. Poszukiwali robotników, ale ponieważ była to okolica mało zaludniona, sprowadzili ludzi z Czech, Turyngji, Saksonji, Meklemburgji i z innych dzielnic. Sprowadzono blisko 8 tysięcy robotników, którzy tu przyjechali z całym dobytkiem. Zupełnie nie było dla nich pomieszczeń, dlatego też rząd pruski rozkazał budować baraki, a nawet gorzelnie, karczmy i browary. Na wiosnę 1773 roku rozpoczęli pracę, a we wczesnej jesieni przekop był gotowy. Prace prowadził Dorshein, który po skończeniu przekopu wysłał część robotników nad Noteć do prac więcej pilnych, ale również związanych z budową kanału. Równocześnie inna partja robotników budowała śluzy, które na wiosnę 1774 roku były gotowe. Już w czerwcu płynęły ku Bydgoszczy 2 kutry z wapnem, jednak nie doszły, bo po napuszczeniu wody do przekopu cały kanał na przestrzeni 8 km zamienił się w bagno torfu z ziemią i piaskiem. Trzeba było na nowo spuścić wodę, kanał pogłębić i wyczyścić, a nawet poprawić jedną ze śluz, która zupełnie rozleciała się. Oficjalny ruch rozpoczął się we wrześniu 1774 roku. Kanał już nosił nazwę Kanału Bydgoskiego, a śluza na Brdzie również nosiła tę samą nazwę. Na zakończenie robót zarybiono kanał. Budowa kanału pociągnęła dużo ofiar w ludziach, bardzo mało z pośród robotników zatrudnionych przy budowie oglądało z powrotem swoją ojczyznę, $^1/_4$ ich wymarła na febrę i czerwonkę. A z reszty utworzył Breuckenhoff na polecenie Fryderyka 3 kolonje nad kanałem. Fryderyk uważał pracę za skończoną, nie wziął pod uwagę tego, że kanał będzie przez cały czas wymagał starannej opieki, a przedewszystkiem pieniędzy. Z czasem też brzegi zapadały się, bo miejscowi koloniści poili w kanale bydło i przepędzali je wbród. Brda była pełną raf i mielizn, później bowiem dopiero okazało się, że budowniczy wybrali niefortunne miejsce ujścia kanału do Brdy, powstawały tam ciagłe wiry niebezpieczne dla statków. Niebawem nikt nie jeździł po kanale, który zamienił się w wolną strugę. Wobec takiego stanu rzeczy, rząd wyasygnował pewną sumę rocznie, na reperację kanału, zaczęto go oczyszczać z zielska, a śluzy rozpadające się naprawiano masywnie, stawiano bowiem murowane. Okazało się to nieszczęściem, gdyż grunt nie był odpowiedni do takich ciężkich budowli i śluzy zaraz po wybudowaniu runęły. W takim stanie pozostały do roku 1792; w roku tym bezskutecznie usiłowano spławić zboże Wisłą dla wojska, dopiero dzięki staraniom inspektora robót meljoracyjnch Petersona, przystąpiono intenzywnie do odnowienia kanału. Opracował on projekt zro-

bienia śluz z cegły, który został zatwierdzony i Peterson przystąpił do pracy. Uregulował cały kanał, a nawet skasował niektóre śluzy, na ich miejsce stawiając nowe. Dbał również o wygląd estetyczny śluz jak i kanału i jemu to zawdzięczamy projekt plant nad śluzami. Sprowadził również robotników i rozdał im gospodarstwa na brzegu północnym. Za otrzymane gospodarstwa musieli wykonywać pewne funkcje, a mianowicie: mieli zasadzać drzewa nad brzegiem i corocznie czyścić wyznaczoną część kanału; pozatem trudnili się holownictwem. Za czasów Księstwa Warszawskiego kanał i śluzy dobrze prosperowały wprowadzono nawet pewne ulepszenia. Ministerstwo warszawskie asygnowało rok rocznie pewną sumę celem utrzymania kanału. Przez cały czas robotami kierował Peterson. Rok 1812 nie wprowadza żadnych renowacji do kanału. Następne lata są dalszym ciągiem pewnej martwoty w dziejach Kanału Bydgoskiego. Z czasem dopiero rząd berliński zaczął otaczać opieką kanał, regulowano rzekę, zarybiano ją, ożywiona żegluga świadczyła o dobrem prosperowaniu drogi wodnej; założono nawet port dla tratw. Noteć górna również została skanalizowana, a później częściowo i dolna. Późniejsze lata przyniosły wiele ulepszeń dla śluz, władze zaprowadziły elektryczne kołowroty i elektryczną obsługę urządzeń śluzowych. Kanał Bydgoski był otaczany czułą opieką.

Śluzy między sobą różnią się nieznacznie, różnica polega jedynie na różnej głębokości komór śluzowych. Same śluzy są zbudowane z materjału trwałego. Wrota są żelazne jednoskrzydłowe, lub dwuskrzydłowe. Wrota otwiera się przy pomocy mechanicznych urządzeń kieratowych poruszanych siłą elektryczną. Zewnętrzne części urządzeń kryją się w budkach, stojących po obydwóch stronach wrót. Każde bowiem skrzydło ma swoje własne urządzenie. Tylko przy użyciu siły elektrycznej można z jednej strony śluzy poruszać obydwa skrzydła wrót i kołowe zasuwy kanałów śluzowych. Wrota otwiera się w kierunku przeciwnym do spadku wody. Na szczególną uwagę zasługują śluzy na Okolu i Czyżkówku (przedmieścia Bydgoszczy). Mają one zbiorniki, czyli urządzenia do oszczędzania wody, zużywanej na prześluzowanie. Każdej śluzie położonej w korycie rzecznem, odpowiada jaz, który spełnia dwa zadania. W czasie małej wody spiętrza poziom rzeki, w czasie wielkich wód dopomaga do szybkiego ich spłynięcia. Na Brdzie mamy dwa jazy. Jeden koło śluzy bydgoskiej, drugi w Czersku. Dla odprowadzenia zbytecznej wody z Kanału Bydgoskiego służy specjalne urządzenie śluzy w Józefinkach. Po obydwóch stronach śluz, znajdują się planty, które stanowią jedno z najprzyjemniejszych miejsc spacerowych ludności miejscowej i uprzyjemniają zwiedzającym pobyt.

BOGDAN JANKOWSKI (Toruń, Gimn. im. M. Kopernika).

Toruń — Bydgoszcz

Ich współzawodnictwo w świetle dziejów.

Nasza młodzież szkolna sumiennie pracuje nad pogłębianiem swej wiedzy m. in. i w dziedzinie poznania historji ojczystej pod kątem dzisiejszych aktualnych zagadnień regjonalnych. Zamieszczamy poniżej

referat ucznia Jankowskiego z siódmej klasy gimnazjum im. Kopernika w Toruniu, który był wygłoszony na obchadzie pięciolecia isntnienia Koła Krajoznaw., rozwijającego się przy tem gimnazjum i świadczy wymownie o wyniku tej pracy jak i zainteresowaniach naszej młodzieży.

Często dziś można usłyszeć pytanie: Toruń czy Bydgoszcz? Zagadnienie bowiem rywalizacji tych miast nie straciło i dzisiaj na aktualności, jaką posiadało już przed wiekami.

Sięgnijmy do zamierzchłej przeszłości obydwu tych miast. Z pewnością twierdzić nie możemy, lecz należy przypuszczać, że Bydgoszcz, jako ludzkie osiedle, powstała wcześniej od Torunia. Leżała ona bowiem na rzymskim szlaku bursztynowym, który wiódł prawdopodobnie od Poznania przez Bydgoszcz, Swiecie, Gdańsk do Bałtyku. Swiadczą o tem liczne wykopaliska archeologiczne, jak zbiory monet rzymskich a nawet greckich. Niektórzy uczeni podają za miejsce zatrzymywania się karawan kupieckich wioskę Osielsk, której nazwę wywodzą od rzymskiej nazwy „Auscalis“. Toruń natomiast znany jest dapiero od czasu przybycia do Polski Krzyżaków. Wówczas był on jeszcze wioską rybacką.

Na dwa wieki przed przybyciem Krzyżaków mamy w historji wzmiankę o Bydgoszczy. A mianowicie wspomina o niej Gallus w swej kronice, mówiąc o zdobyciu Bydgoszczy przez Bolesława Krzywoustego.

Bydgoszcz cieszy się szczególną opieką Władysława Hermana a przytem jeszcze Kazimierza Odnowiciela. W XIII wieku Leszek Biały odstępuje część Kujaw wraz z grodem bydgoskim Konradowi Mazowieckiemu, który, jak wiemy z historji Torunia, prowadził wojnę z księciem pomorskim Swiętopełkiem.

Na ten okres przypada intensywny rozwój Torunia. I od tego czasu możemy powiedzieć datuje się na dobre rywalizacja Torunia z Bydgoszczą. Ze strony bowiem Krzyżaków, którzy opanowali całą ziemię chełmińską, Bydgoszcz staje się przedmiotem planów zaborczych, ze względu na swój charakter wybitnie polski, ze strony zaś torunian przedmiotem zazdrości i rywalizacji.

Dowodem tego np. jak silny wpływ handlowy wywierała Bydgoszcz na Toruń i całą ziemię chełmińską, są traktaty zawarte z Krzyżakami przez księcia wielkopolskiego Władysława Odonica w r. 1238, a potem przez księcia Przemysława w r. 1242, pozwalającym importować do miast krzyżackich takie produkty bydgoskie, jak skóry, płótna, a z żywnościowych wino. Dalej Toruń, lubo był miastem hanzeatyckiem, jednak nie mógł znieść konkurencji Bydgoszczy, która w swym czasie wybija się na czoło polskich miast handlowych. Zawdzięczała to temu, iż stanowiła bardzo dogodny punkt przeładunku dla kupców poznańskich, wiozących towary do Gdańska.

Nic więc dziwnego, że skoro tylko rozgorzała walka między Polską a Zakonem za Łokietka, Krzyżacy rzucili się i zdobyli gród w r. 1331. Wprawdzie panowali w Bydgoszczy zaledwie lat 12, do traktatu kaliskiego, mimo to zdążyli ochrzcić Brdę — Brahe, a Bydgoszcz — Brahebergem potem Brombergiem.

Od tego czasu Bydgoszcz staje się benjaminkiem, jeśli tak można powiedzieć królów polskich, którzy, zrozumiawszy doniosłe znaczenie strategiczne i gospodarcze miasta, nadając mu liczne przywileje. Na to właściwie i Toruń nie mógł narzekać. Kazimierz Wielki np. nadał Byd-

goszczy prawa miejskie, a Kazimierz Jagiellończyk Toruniowi nadał prawo składu.

W początkach XV wieku Bydgoszcz tak się intensywnie rozwinęła, że Toruń otwarcie zaczął się skarżyć na jej konkurencję swej patronce Hanzie. Powody tego były takie: Bydgoszcz miała dwie stocznie; jedną na Brdzie, a drugą na Solcu Kujawskim nad Wisłą. W stoczniach tych kupcy bydgoscy budowali statki handlowe, które się ośmielały współzawodniczyć z flotyllą toruńską i spławiać wyroby bydgoskie do Gdańska. Skutek tego był taki, że kupcy toruńscy zaczęli w stosunku do znienawidzonych statków bydgoskich uprawiać korsarstwo. Złupili oni i puścili z dymem wiele szkut, za co im się odpłacali bydgoszczanie paleniem toruńskich statków.

Po burzliwym w stosunkach polsko-krzyżackich wieku XV, po wieku wojen, w których Toruń i Bydgoszcz stały w obozach przeciwnych, nadszedł pełen spokoju „złoty“ wiek XVI. Był on dla obu miast wiekiem rozkwitu na polu gospodarczem, jakoteż i umysłowem. Wprawdzie, jak mówi kronika bydgoskich Bernardynów z XVI stulecia, kontynuuje się rywalizacja handlowa, lecz niema ona już charakteru wojowniczego, bowiem wytworzyła się pewna specjalizacja w dziedzinie handlu i przemysłu obu miast. I tak podczas gdy Bydgoszcz słynęła z wyrobu piwa, wina, z rękawicznictwa i ceramiki, Toruń wsławił się wyrobem pierników oraz przemysłem sukienniczym.

Jeśli zaś weźmiemy pod uwagę rywalizację Torunia z Bydgoszczą na polu wiedzy i sztuki, to pod tym względem Toruń stanowczo góruje. Przyznać należy, iż w owym okresie powstaje w Bydgoszczy wiele szkół, a między innemi kolegjum Jezuitów, oraz t. zw. „Collegium philosophorum“ przy klasztorze Bernardynów, ale Toruń ma także kolegjum Jezuickie, ba nawet może się poszczycić gimnazjum „uniwersyteckiem“.

Po złotym okresie spadają na miasta klęski, jak najazdy szwedzkie, i liczne choroby epidemiczne, które dziesiątkują zastraszająco ludność. Potem nadeszły rozbiory. Toruń i Bydgoszcz dostają się Prusom, które zdzierstwem swem wycieńczają do reszty oba te miasta.

Jaśniejszym okresem jest epoka Księstwa Warszawskiego. Już w tym okresie widzimy walkę między miastami o siedzibę władzy administracyjnej. Zwycięża Bydgoszcz i staje się siedzibą departamentu, do którego należy również okręg toruński. Lecz nie spodziewa się Bydgoszcz, jak wielki zaszczyt spotkać ma niebawem Toruń: oto w r. 1809, po zajęciu Warszawy przez Austrjaków, siedzibę rządu przeniesiono właśnie do Torunia.

Lecz i ten krótkotrwały okres triumfu Torunia mija. Nastają ciężkie czasy niewoli. Trudno mówić w tym okresie o jakiejkolwiek rywalizacji. Zarówno jedno jak i drugie miasto pozostaje pod ścisłą kuratelą rządu pruskiego. Lecz w tym właśnie okresie polityka Prus w stosunku do obydwu miast ma doniosłe znaczenie dla rozwoju późniejszego walki. O ile Niemcy zarzucili wprost Bydgoszcz gmachami urzędów, szkół, banków, pięknemi willami, o tyle Toruń potraktowali po macoszemu, nie darząc go szczodrobliwością w tym stopniu, co Bydgoszcz. Dlaczego? Szukajmy odpowiedzi w niebywałem wprost umiłowaniu tego miasta przez Niemców, Bydgoszcz nazywana „małym Berlinem“, była prawdziwem „oczkiem w głowie“ dla Niemców, co nie przeszkadzało jednak im

gnębić polskiej ludności miasta. Nie przewidywali jednak Niemcy, że ta placówka germanizacji będzie kiedyś stanowić dla swej ojczyzny ostoję polskości.

Jak wygląda współzawodnictwo Torunia i Bydgoszczy w niepodległej Polsce? W różnych dziedzinach różnie ona się przedstawia. Jeśli porównać Bydgoszcz i Toruń, jako miasta współczesne, to porównanie to wyjdzie na korzyść Bydgoszczy, która jest większą od Torunia, ludniejszą lepiej uprzemysłowioną. Natomiast dla turysty, dla krajoznawcy daleko milszym będzie Toruń, bo znalazłszy się wśród jego wiekowych zabytków, tak wielu i tak dobrze zachowanych, poczuje się w epoce dawnej świetności miasta. Ani ilością, ani wiekiem swych zabytków Bydgoszcz z Toruniem równać się nie może.

Niedawno również między Toruniem i Bydgoszczą toczył się spór o siedzibę władz administracyjnych. W związku z mającą nastąpić redukcją liczby województw i powiększeniem terytorjum pozostałych Bydgoszcz pragnęła pozostać stolicą Pomorza. Przemawiała za tem ilość odpowiednich gmachów, za Toruniem wiekowa tradycja. Sprawa ta jednak została przesądzona. Toruń zostanie stolicą województwa pomorskiego, a w myśl centralizacji urzędów drugiej instancji mieścić będzie kilka urzędów, które zostaną doń przeniesione z innych miast, w tej liczbie i z Bydgoszczy.

Bydgoskie Koło Opiekunów.

Koło Opiekunów odbyło w I. półroczu sprawozdawczem 5 posiedzeń. Z polecenia Zarządu prowadzą Koła miejscowe żywą korespondencję z Kołami w Polsce, z Brazylją (gimnazjum polskie w Kurytybie) i z młodzieżą w Jugosławji (Bania Luka). Wysiłki celem zorganizowania sekcji kajakowej młodzieży nie powiodły się z powodu braku odpowiedniego schronienia. Są jednak nadzieje, że przystań kajakową otrzyma oddział P. T. K. od Magistratu w jednym ze śpichrzów nad Brdą. Lustrację Kół przeprowadzał sekretarz, stwierdzając, że w niektórych szkołach praca krajoznawcza rozwija się pomyślnie, że zainteresowanie krajoznawstwem wśród młodzieży szkolnej wzrasta. Koła liczą obecnie ogółem 800 do 900 członków i członkiń. W 15 Kołach które nadesłały sprawozdania odbyto 105 zebrań, wygłoszono 93 referaty, zorganizowano 82 wycieczki (w tem 41 w mieście, 34 w okolice i 7 dalszych, jak do Warszawy, do Inowrocławia i nad morze). Wycieczkę na Zjazd do Warszawy zorganizował sekretarz, zabierając z sobą 41 uczestników. Siedmiu najbiedniejszych jechało na częściowy lub całkowity koszt Oddziału Bydgoskiego P. T. K., który na ten cel wyasygnował 175 zł. Młodzież wróciła do Bydgoszczy ogromnie zadowolona tak z przebiegu Zjazdu, jak i z wrażeń, dla większości zupełnie nowych. Pewien żal mają nasze Koła, (zwłaszcza przy Szkole Wydziałowej Męskiej) do Komisji Wystawowej, gdyż na wystawie zaginęło kilkanaście artystycznych powiększeń fotografij z Pomorza z stampiglją p. Bochniga z Grudziądza, 8 powiększeń własnych z Bydgoszczy i 2 z plaży morskiej.

W ciągu półrocza przedyskutowało i zatwierdziło Koło Opiekunów statut Zrzeszenia Kół Krajozn. Młodz. Szkolnej, które od początku

swego istnienia rozwinęło dość żywą działalność. Pod kierownictwem Opiekuna p. Pankowiaka wystawiono z początkiem czerwca Rewję Krajoznawczą z barwzo bogatym programem, w której wzięły udział następujące Koła: przy Seminarjum Żeńskiem, Gimnazjum społecznem, Szkole Wydziałowej Żeńskiej, przy Seminarjum Męskiem, Gimnazjum Klasycznem, Gimnazjum Kopernika, Gimnazjum Humanistycznem i Szkole Wydziałowej Męskiej. Rewję powtórzono 2 razy dla młodzieży szkolnej. Reżyserja spoczywała w rękach artystów Teatru Miejskiego: p. Biernackiej i p. reż. Andrzejewskiego. O tem, że publiczność była zadowolona z występu świadczyły chlubne recenzje w prasie miejscowej. Czysty dochód przeznaczono na świetlicę krajoznawczą, jednak suma jest tak niska, że chwilowo o tem myśleć nie można. Najwięcej wydatków pochłonęła scena (dekoracje z motywów ludowych, zwłaszcza kaszubskich na ścianach pokrytych szarym papierem), kostjumy dla 60 osób z Teatru bydgoskiego i z Warszawy, opłata za salę i opłata na rzecz Czerwonego Krzyża i dla bezrobotnych. Praca przygotowawcza trwała 2 miesiące. W tym czasie urządzano częste próby zespołu, malowano i naklejano dekoracje (Szkoła Wydziałowa Męska), oparte na motywach ludowych, rozrzucono 100 afiszy i 2.000 ulotek i wykonano sto kilkadziesiąt artystycznych programów. Zrzeszenie Kół Krajoznawczych Mł. Szk. odbyło w I półroczu 6 zebrań i przyczyniło się walnie do usprawnienia pracy w Kołach szkół średnich.

Pozatem sekretarz Koła Opiekunów udzielił 5 informacyj grupkom młodzieży szkolnej i pozaszkolnej, wyruszającym na dalsze wycieczki i opracował 2 trasy wycieczkowe: pieszą i rowerową przez Pomorze, Augustowskie na Podlasie i kajakową do Gdyni. W ciągu czerwca przyjęto 6 wycieczek szkolnych z dalszych stron Polski, z których 2 prowadził prezes, 2 sekretarz i 2 przewodnicy Koła Gimnazjum Kopernika.

Sprawozdania Kół przedstawiają się następująco:

1. Gimnazjum Kopernika: 6 zebrań, 2 referaty, 2 wycieczki w mieście, plany do modelu Fary, plan Gimnazjum, zbiory widokówek z Polski (400), rysunek krzyży przydrożnych z okolicy Augustowa i Suwałk, 6 map, okazy flory i fauny bydgoskiej, fotografje, 30 tomowa bibljoteka. Przy Kole istnieje sekcja fotograficzna i czytelnia z 7 czasopismami. Członkowie brali udział w Rewji Kr., opracowali kwestjonarjusz: krzyże i kaplice przydrożne i wykonali szafkę dla swej bibljoteki:

2. Szkoła powsz. im. Dąbrowskiego: 3 zebrania, 2 referaty, 2 wycieczki (w mieście);

3. Szk. pow. im. Piramowicza: 6 zebrań, 6 refer., 12 wycieczek (9 w mieście 3 w okolice);

4. Szk. pow. w Małych Bartodziejach: 6 zebrań, 6 referatów, 6 wycieczek (1 w mieście, 5 w okolice);

5. Szk. pow. im. Staszica: 9 zebrań, 9 referetów, 5 wycieczek (2 w mieście, 3 w okolice);

6. Szk. pow. im. Św. Trójcy: 5 zebrań, 5 referatów, 4 wycieczki (2 w mieście, 2 w okolice);

7. Szk. pow. nr. 6 z niem. jęz. naucz.: 10 zebrań, 10 referatów, 14 wycieczek (8 w mieście, 5 w okolice);

8. Szk. pow. im. Estkowskiego: 5 zebrań, 5 referatów, 3 wycieczki (1 w mieście, 2 w okolicy);

9. Szk. pow. im. Leszczyńskiego: 12 zebrań, 12 referatów, 10 wycieczek (5 mieście, 3 w okolice, 2 dalsze);

10. Szk. pow. im. Marcinkowskiego: 3 zebrania, 3 referaty, 3 wycieczki (1 w mieście, 2 w okolice). Koło robi album krajoznawczy;

11. Szk. Wydziałowa Żeńska: 11 zebrań, 11 referatów. Koło ma świetlicę, wykonało album miasta dla siebie i Wilna, członkinie brały udział w Rewji Krajozn;

12. Szk. Wydziałowa Męska: 14 zebrań, 12 referatów, 10 wycieczek (6 w okolicy, 4 w mieście, Zjazd w Warszawie), członkowie brali udział w Rewji Kr. i wykonali dekoracje sceny, kompletują własne zbiory owadów i zielniki Bydgoszczy i Pomorza, wykonali dla szkoły 2 dalsze mapy plastyczne i wysłali z początkiem roku materjały do kwestjonarjusza: Rośliny w zwyczajach i wierzeniach ludowych;

13. Gimnazjum Społeczne: 2 zebrania, 1 referat, członkinie brały udział w Rewji Krajozn. (wykonały same »Trojaka«, taniec śląski). Gimnazjum zlikwidowano z dniem 1 lipca ub. r.

14 i 15. Gimnazjum Klasyczne i Humanistyczne: sprawozdania wysłały wprost do Krakowa. *Fl. Pankowiak.*

Cena zeszytu pojedynczego (16-24 str.) z przesyłką pocztową 50 gr., zeszytu podwójnego (32-40 str.) 1·— zł., bez przesyłki 45 gr. wzgl. 90 gr. Przedpłata roczna 5·— zł.

Poszczególne numery można nabywać w Krakowie w księgarni Gebethnera i Spki.

Cena ogłoszeń: cała strona 50·— zł., pół strony 30·— zł., ćwierć strony 16·— zł.

Wszelkie przesyłki pieniężne, zwroty niesprzedanych egzemplarzy, należy skierować pod adresem: **Księgarnia „Orbis“, Kraków-Dębniki, Barska 41.** Najdogodniej jest wysyłać pieniądze czekiem P. K. O. na konto 409.870. Na odpowiedzi załączyć znaczek pocztowy.

Redaktor naczel. i odpowiedz.: Leopold Węgrzynowicz, Kraków, Oleandry 4, II. p. Administracja: Kraków-Dębniki, Księgarnia „Orbis“.

Odbito w Tłoczni Geograficznej „Orbis“. Kraków-Dębniki, ul. Barska L. 41, pod zarządem Pawła Czuja.

KSIĘGARNIA GEOGRAFICZNA „ORBIS“ W KRAKOWIE, BARSKA 41

MAPY ŚCIENNE.

	Niepodklej.	Podklej.
Sawicki L., Mapy ścienne obu półkul, Europy, Azji, polityczne lub fizyczne po	14·—	26·—
— Mapy ścienne Polski (mała), Ziem Karpackich po	14·—	26·—
— Mapy ścienne Afryki, Ameryki Pn., Pd., Australji, polityczne lub fizyczne, po	7·—	14.—
— Mapy ścienne Polski, Francji, Anglji, Włoch po	22·—	44·—
— Mapy ścienne Europy środkowej, Niemiec, Skandynawji (polityczna lub fizyczna), Bałkanu i Rosji po	33·—	62·—
Gustawicz Br., Mapy ścienne Europy (fizyczna lub polityczna), półkuli zachodniej i wschodniej po	33·—	62·—
— Mapa ścienna Palestyny mniejsza	7·—	14·—
— „ „ „ większa	22·—	44·—

PRZEWODNIKI.

Borawski A., Katedra krakowska	—·60
Konczyńska W., Mogiła Kościuszki	—·60
Kowalski, Malowniczy Kraków, 8 akwafort	35·—
Kraków. Monograficzny zeszyt »Ziemi« (z ilustracjami)	3·—
Livret-Guide du II. Congrès de Géographes et Ethnographes Slaves en Pologne 1927	16·—
Przewodnik Kongresowy II. Zjazdu Geografów i Etnografów w Polsce 1927	12·—
Sosnowski K., Karpaty. Z 22 ryc., w tem 5 mapek	1·20
Sosnowski K., Przewodnik po Beskidach Zachodnich i Pieninach	8·60
Stączek St. jun., Ojców i jego okolice	1·60

RÓŻNE.

Bystroń J. St., Polacy w Ziemi Świętej, Syrji i Egipcie (z licznemi ilustracjami)	12·50
Jakubowski St., Album architektury prasłowiańskiej	12·—
Leszczycki St., Szlak turystyczny w okolicy Krakowa (z mapą i 2 ilustracjami)	—·50
Loth J., Zarys dziejów rozwoju horyzontu geograficznego na tle historji odkryć (z ilustracjami)	7·60
Małecki K., Wśród Sartów (z ilustracjami)	1·20
Seweryn T., Kapliczka Polska (z ilustracjami)	1·20
Simche Z., Tarnów i jego okolica (z ilustr., planem i mapą)	18·—
Smolik P., Wśród wyznawców Burchan-Buddhy (z ilustracjami)	7·20
Talko-Hryncewicz J., Typ fizyczny Polaka	—·80
Ludomir Sawicki jako uczony i działacz	—·60